

Pour la mise en œuvre d'un plan communal et intercommunal des déplacements écologiques

Cette intention était déjà présente dans l'agenda 21 publié en 2011, suite à la délibération du conseil communautaire du 17 mars 2009.

Aujourd'hui en 2020 à Douarnenez et alentours, nous connaissons les besoins, nous pouvons imaginer quoi et comment faire, en donnant la priorité aux actions les plus rapides, les moins coûteuses, les plus attendues et efficaces. Pour les aménagements, le temps des diagnostics et de l'élaboration des schémas directeurs est passé. Pour les services, les expérimentations associatives bénévoles sont plébiscitées mais bridées par l'absence de financement par la collectivité.

Avec l'annonce par l'État en 2018 d'un plan national vélo, puis la reconnaissance fin 2019 par la loi d'orientation des mobilités que le vélo est un mode de déplacement à part entière, ne manque plus qu'une volonté politique forte des communes.

Sortir de la dépendance toxique au pétrole et au système automobile est une nécessité urgente pour notre cadre de vie, notre santé, notre environnement et notre économie locale, privée comme publique.

Comment faire ?

Décider dès le début du mandat d'un plan pour les déplacements écologiques.

Les actions à mener peuvent concerner presque toutes les compétences communales et intercommunales : voirie, aménagement de l'espace, cadre de vie, transports, écoles élémentaires, environnement, développement économique, services techniques...

Il faut donc créer au niveau municipal et intercommunal une commission transversale qui aura compétence pour travailler en collaboration avec touTEs les éluEs et les technicienNEs concernéEs. Cette commission doit être coordonnée et animée en binôme par au moins unE éluE et unE technicienNE à plein temps.

En terme de financement en euros par an et par habitant : à Quimper en 2018 le budget a été de 1,27 €. À Nantes la moyenne est à 12 €. Au Pays-Bas et au Danemark c'est environ 27 €. Si par exemple Douarnenez s'engage autour de 20 € par an et par habitant, c'est un budget annuel d'environ 300 000 € soit 1 800 000 € sur six ans, pour un investissement pérenne d'intérêt général. À titre de comparaison, le complexe de tennis de Ploaré a été financé pour 1 500 000 € pour une pratique sportive de loisir d'un club d'environ deux cents personnes.

De nombreuses sources de financement existent, hors de la fiscalité locale : le travail de la commission sera notamment de préparer à temps les réponses aux appels à projets nationaux ou régionaux, et d'effectuer une veille sur les nouveaux dispositifs de financement.

L'accompagnement par d'autres dispositifs comme les emplois aidés, les chantiers d'insertion, les missions de service civique, peut faire la différence si les actions sont coordonnées avec les associations et les entreprises du territoire.

Bien plus qu'un programme détaillé et figé à réaliser, c'est une démarche de concertation permanente qu'il faut mettre en place, avec une réelle volonté d'élaborer les actions au consensus. Il s'agit d'investir maintenant pour passer un seuil et créer un dynamique vertueuse, qui s'entretiendra plus tard d'elle-même avec beaucoup moins de besoin de financement public à terme.

Quoi faire ? Une politique en trois axes interdépendants et complémentaires

Réalisation d'infrastructures piétonnes et cyclables de qualité

Les rues ne sont pas la route : le code de la route ne devrait plus s'appliquer dans les agglomérations. Le code de la rue est apparu réglementairement en France en 2008 : il faut généraliser sa mise en œuvre, partout en ville et dans les bourgs, et aux abords encore densément habités. En s'inspirant par exemple des méthodes "copenhagénise", cela peut se formuler ainsi :

- simplifier et sécuriser au maximum les espaces et les itinéraires permettant les déplacements à pied et à vélo, y compris double sens cyclable, partout ;
- définir de façon globale les priorités de présence et de déplacement aux plus vulnérables : piétons, puis cyclistes, partout, tout le temps ;
- développer les stationnements vélos de qualité, avec un maillage régulier et en quantité suffisante dans les lieux très fréquentés : commerces, services publics...

Promotion active des changements de pratiques

- créer un poste intercommunal, au moins à temps partiel, pour animer des séances de vélo-école dans toutes les écoles primaires du territoire tout au long de l'année scolaire : le "savoir rouler" est devenu un apprentissage obligatoire en 2018, avec pour objectif que les jeunes soient capables à 11 ans de se rendre seuls et en sécurité à vélo au collège ;
- soutenir l'organisation d'animations et d'évènements grand public ;
- favoriser le passage d'activités professionnelles vers les mobilités douces en aidant à l'acquisition de vélos cargo et de remorques adaptées, en proposant l'indemnité kilométrique vélo ;
- permettre l'accompagnement à la remise en selle par une vélo-école pour adultes, en découvrant les trucs et astuces de la vie cyclable, pour se déplacer avec les dénivelés, les intempéries, les enfantEs, les personnes à mobilité réduite et les courses...

Développement de services vélo innovants

- soutenir la création d'une Maison du vélo - Ti ar beloioù en centre-ville, qui rassemble en un même lieu toutes les informations et services liés au déplacement à vélo : gonflage accessible en permanence, carte des itinéraires cyclables, liste des entreprises locales pour acheter louer réparer, atelier d'entraide à la réparation, formation à l'entretien et à la mécanique vélo, recyclage des vélos et vente de vélos d'occasion révisés et adaptés, contacts des personnes disposant de vélos cargo ou autres vélos spéciaux, mise à disposition de remorques...
- essaimer dans les quartiers et communes avoisinantes avec des stations vélo, pour rendre l'entretien de son vélo accessible à touTEs les habitantEs et les personnes de passage : local disposant d'outils et matériel, personnes ressource à contacter.